**Alternatiivkütuste taristu (laadimispunktid) ligikaudsed mõjud**

Ettepanekus on mitmed elektriautode laadimisvõrku puudutavad eesmärgid ning ka muid kütuseid ning õhu- ja veesõidukeid puudutavad punktid. Elektriautode laadimisel on võrreldes tänase olukorraga suuremateks muudatusteks raskeveokeid puudutavad nõuded. Elektriliste raskeveokitele tuleb TEN-T põhivõrgu iga 60 km lõigu kohta 2025. aastaks paigaldada vähemalt 1400 kW väljundvõimsusega laadimispunktid ja 2030. aastaks vähemalt 3500 kW väljundvõimsusega laadimispunktid. TEN-T üldvõrgu puhul tuleb need eesmärgid saavutada iga 100 km lõigu kohta vastavalt 2030. ja 2035. aastaks.

Antud nõuded tähendaks TEN-T põhivõrgul 11 laadimispunkti ehitamist, ka üldvõrgus jääks see number 10 lähedale (eeldatud on, et põhi- ja üldvõrgu teede kohtumispunktis olev laadija aitab täita nõuded mõlema tee jaoks[[1]](#footnote-1)). Seni kuni pole saadud täpsemaid hinnanguid võimaliku investeeringu maksumuse kohta, võiks avalike andmete põhjal[[2]](#footnote-2) ühe punkti ligikaudseks maksumuseks hinnata 1 mln eurot – tegelikkuses sõltub see vaba elektrivõimsuse olemasolust, liitumispunkti kaugusest jmt. Antud eelduse korral oleks vaja aastateks 2030­–2035 investeerida laadimistaristusse suurusjärgus 20 mln eurot. Sõiduautode laadimistaristu puhul on erasektor juba valmis ise investeerima, kuid väljaspool suuremaid linnu ja enne piisava nõudluse tekkimist on tõenäoline, et investeeringuteks on vaja riigi tuge

Et ilmestada antud investeeringu võimalikku mõju kasutajatele, on tehtud teoreetiline arvutus[[3]](#footnote-3) – kui kõik laadijad oleksid kogu aja maksimaalselt kasutuses, siis sellega võiks asendada raskeveokite kütuse tarbimist mahus, mis vastaks tänase diislikütuse aktsiisi põhjal aktsiisilaekumisele suurusjärgus 50 mln eurot aastas (alla viiendiku diislikütuse aktsiisi laekumisest, umbes kümnendik mootorikütuste aktsiisist). Elektriaktsiisi laekumine on selle kõrval marginaalne (suurusjärk 1 mln eurot). Tegelikkuses jääb laadimispunktide kasutamine eeldatavalt maksimaalsele oluliselt alla, mistõttu selle mõju jääb arvatavasti kordades väiksemaks kirjeldatud teoreetilisest maksimumist. Teisalt tuleb arvestada, et see arvutus käsitles vaid raskeveokeid, kuid 10-20 aastaga on elektri- jm alternatiivseid kütuseid kasutavate sõidukite hulk oluliselt suurem kui täna, ettepanekus seatud miinimumnõuetele lisaks loovad ettevõtjad ka ise tõmbekeskustes täiendavaid laadimisvõimalusi ning eelarvelised mõjud on seetõttu oluliselt laiemad. Tõenäoliselt on selleks ajaks aru saadud vajadusest ning ollakse valmis kütuse maksustamise asemel kasutama ka teisi viise, et saada sõidukikasutajatelt riigile tulusid (näiteks automaks, laiem teekasutustasude rakendamine).

1. Sel juhul piisaks isegi viiest laadimispunktist TEN-T üldvõrgus, et täita ettepanekus esitatud nõuded, kuid analüüsis arvestatakse siiski suurema arvuga. [↑](#footnote-ref-1)
2. Hinnang tugineb alajaamade ehitusmaksumusele. [↑](#footnote-ref-2)
3. Arvestatud on 20 3500 kW võimsusega laadimispunktiga, raskeveoki energiatarve 1,5 kWh/km, diislikütuse kulu 35 l/100 km, diislikütuse aktsiis 372 EUR/1000l, elektriaktsiis 1 EUR/MWh. [↑](#footnote-ref-3)